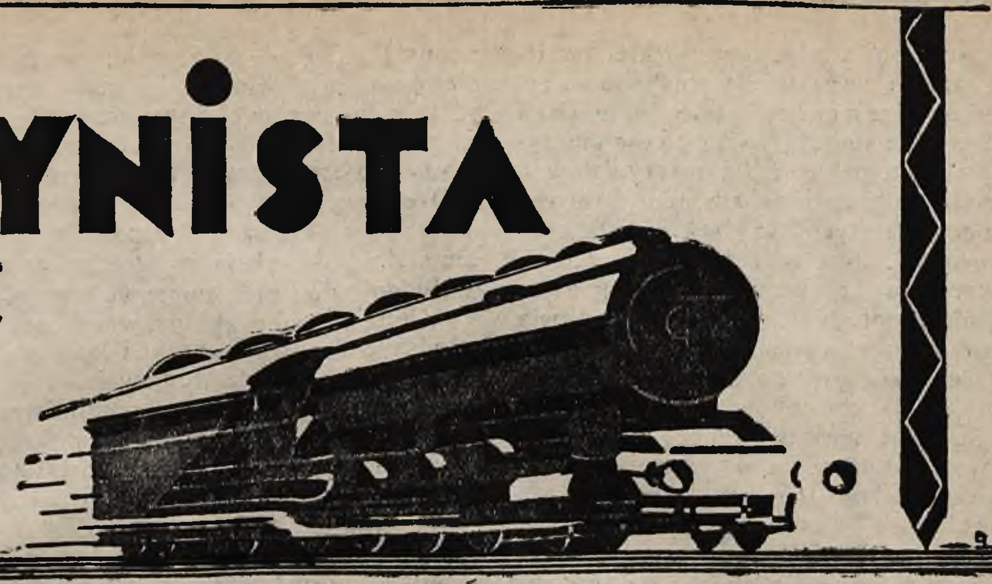
ROK XVIII Warszawa, maj 1937 r. Nr 5 (265)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

OD TEGO TRZEBA ZACZĄĆ!

W znanym swym przemówieniu świątecznym, wygłoszonym do pracowników kolejowych przez radio dn. 24 marca 1937 r. zapowiedział p. Minister Komunikacji pułk. J. Ulrych, iż dążyć będzie do normalizacji gospodarki personalnej na P. K. P.

Zadanie to wdzięczne, chociaż bynajmniej niełatwe, a Minister Komunikacji, któremu uda się uporządkować tę kolejową stajnię Augiasza zdobędzie sobie tytuł do wiekopomnej zasługi.

Walcząc od wielu lat z tego miejsca o uporządkowanie stosunków personalnych i przeciwstawiając się konsekwentnie wszelkim objawom stosowanej do niedawna a i dziś jeszcze wciąż aktualnej „polityki" biur personalnych, zdajemy sobie dokładnie sprawę z ogromu trudności, na jakie napotkać musi każdy, kto zechce szczerze sprowadzić gospodarkę personalną P. K. P. na tory normalne i zamknąć ją w granicach prawa w sposób zgodny z jednej strony z interesami służby, z drugiej zaś strony z wymogami porządku i sprawiedliwości. Znając zaś dobrze samo zagadnienie rozumiemy, iż nie da się ono rozwiązać sposobem aptecznym: co pół roku po łyżeczce, lecz że wymaga rozstrzygnięć odważnych i stanowczych.

Nie sposób w jednym artykule nawet i naszkicować wszystkich problemów, które muszą być w tym celu rozwiązane. Można natomiast i należy podkreślić, iż istnieją pewne zagadnienia naczelne i podstawowe, które uporządkowane być muszą przed wszystkimi innymi, inaczej bowiem normalizacja gospodarki personalnej będzie w ogóle niemożliwą.

Do zadań takich należy dostosowanie obecnego stanu faktycznego do wymogów obowiązującej pragmatyki. Nikt nie zaprzeczy, że bez tego nie może być w ogóle mowy o uporządkowaniu stosunków, a każdy, komu stosunki personalne na P. K. P. są znane, wie dobrze jak rażąco odbiega rzeczywistość od schematów i konstrukcji, na których opiera się obowiązujący na P. K. P. system pragmatyczny.

Obowiązująca pragmatyka dzieli pracowników, których stosunek służbowy ma charakter publiczno - prawny na „etatowych", „stałych" i „praktykantów". Poza tym koleje zatrudniać mogą pracowników umownych (czasowych i kontraktowych), ci jednak nie należą właściwie, a raczej nie powinni należeć do normalnego personelu, lecz powołani są bądź to do pracy dorywczej (czasowej, sezonowej), bądź też do zadań specjalnych (kontraktowi). Z dalszych postanowień pragmatyki wynika, iż charakter służbowy pracownika zależeć powinien od rodzaju zajmowanego przezeń stanowiska: istnieją stanowiska przewidziane dla pracowników „etatowych" i stanowiska inne, które obsadzać należy pracownikami „stałymi". — Pomiędzy tymi dwiema grupami stanowisk nie istnieje z punktu widzenia pragmatyki żadna łączność, tak, że pracowników „stałych" nie powinno się zatrudniać na stanowiskach przeznaczonych dla pracowników „etatowych" i odwrotnie. Wreszcie podkreślić należy, iż według pragmatyki, stanowiska etatowe uzupełniać należy przez mianowanie „praktykantów", którymi są pracownicy odbywający służbę przygotowawczą na te właśnie stanowiska.

Wszystkie stanowiska w służbie parowozowej, która nas tutaj wyłącznie interesuje, należą do grupy stanowisk etatowych, a zatem nie ma w tej służbie miejsca ani dla „stałych" ani tym mniej dla „czasowych", czy nawet „sezonowych". Pracownik parowozowy może być z punktu widzenia porządku służbowego ustalonego w pragmatyce albo „etatowym", albo „praktykantem".

Tymczasem cięży nad stosunkami służbowymi w naszej gałęzi służbowej smutne dziedzictwo przeszłości, pokutują w niej wspomnienia niewiarogodnego wprost chaosu, wywołanego lekceważeniem reguł porządku i ustawicznymi zmianami przepisów, z których niejeden tkwi swymi korzeniami jeszcze w stosunkach, jakie panowały w kolejnictwie zaborczym. Zatrudnieni są zatem w służbie parowozowej w liczbie poważnej pracownicy „stali", sporo jest również „czasowych", a trafiają się nawet i sezonowi". Natomiast nie słyszeliśmy dotąd o istnieniu w tej służbie „praktykantów", choć obecna pragmatyka obowiązuje już od trzech lat z górą, i chociaż liczni są pracownicy, którzy „praktykantami" z nazwy i uprawnień być powinni, jako że odbywają przecież służbę przygotowawczą na stanowiska etatowe.

A opisany stan rzeczy nie jest ani wyjątkowym, ani prowizorycznym. Istnieją pracownicy parowozowi zatrudnieni w tej służbie od lat kilku-

nastu, posiadający wszystkie kwalifikacje i wszystkie wymagane egzaminy, zajmujący stale stanowiska przewidziane dla pomocników maszynistów, a nawet i dla maszynistów a mający dotąd charakter pracowników „stałych" czy też nawet „czasowych". Jest to sytuacja sprzeczna wyraźnie z wymogami pragmatyki i nic absolutnie nie usprawiedliwia utrzymywania jej nadal, zwłaszcza jeżeli rzeczywiście nastąpić ma normalizacja stosunków personalnych.

Usunąć ten stan rzeczy można łatwo i nie potrzeba w tym celu ani jakichś nadzwyczajnych kredytów, ani też żadnej rewolucji; wystarczy dobra wola i odwaga decyzji. A uczynić to należy od razu i za jednym zamachem. Żadne półśrodki tutaj nie pomogą i żadne paliatywy nie powinny być stosowane. Zaliczanie „czasowych" w poczet „stałych", nominacje „stałych" na „etatowych" i t. d. w granicach kontyngentów awansowych nie przekraczających 4—6% ogólnej ilości stanowisk — to plasterek zakrywający wstydliwie ropiejącą ranę. Tą drogą utrwala się tylko stan rzeczy sprzeczny, jak się rzekło, z obowiązującym prawem, a normalizację stosunków rozkłada się co najmniej na lat 25...

Nie ma przeto innego wyjścia jak tylko mianować od razu i ryczałtem na stanowiska etatowe tych wszystkich pracowników parowozowych, którzy posiadają pełne kwalifikacje i egzamin co najmniej na pomocnika maszynisty, zaliczyć w poczet praktykantów tych wszystkich, którzy wskazanych wyżej warunków nie posiadają a odbywają służbę przygotowawczą na stanowiska w służbie parowozowej, na przyszłość zaś uniemożliwić zatrudnianie w tej służbie zarówno „stałych" jak i „czasowych" i uzupełniać ilostan personelu etatowego w drodze prawem przepisanej, to jest przez przyjmowanie praktykantów i mianowanie ich wprost na etat po uzyskaniu odpowiednich warunków.

Sformułowany w ten sposób postulat nie jest bynajmniej ani fantastyczny, ani nierealny. Jego realizacja nie może napotkać na nieprzezwyciężone przeszkody natury budżetowej, nie wymaga bowiem na ogół zwiększenia wydatków na uposażenie zasadnicze. Pracownicy „stali" zatrudnieni w służbie parowozowej posiadają z reguły 4 kategorię płacy, a pracownicy czasowi otrzymują stawkę płacy, która w sumie miesięcznej dorównuje, a często przewyższa uposażenie, przewidziane dla podstawowego stanowiska etatowego, a z reguły przewyższa uposażenie praktykanta. Przyznanie czasowym uprawnień emerytalnych i prawa do pomocy lekarskiej i t. p., nie wchodzi w rachubę z punktu widzenia wydatków budżetowych, a nawet daje pewne oszczędności, bo o zaopatrzeniu emerytalnym dla tych ludzi młodych nie ma na razie mowy a odpada obowiązek uiszczania za nich składki ubezpieczeniowej do Z. U. S. Zresztą choćby nawet realizacja tego postulatu wymagała pewnych ofiar ze strony P. K. P. — to pracownicy stali i czasowi poniewierani i krzywdzeni od tylu lat bez swej winy, mają chyba prawo wymagać, aby P. K. P. poniosły dla ich dobra pewną ofiarę.

O streszczone powyżej założenia opiera się wdrożona przez Prezydium Z. Z. M. akcja mająca na celu ułatwienie doli oraz poprawę warunków bytu i stanowiska prawnego najmłodszych spośród naszych kolegów. W tym duchu interweniowała delegacja naszego Związku u p. Ministra Komunikacji i o te argumenty oparty został memoriał wniesiony ostatnio w tej sprawie do M. K. Akcja nasza posiada zatem podłoże realne, posuwa się po linii zgodnej z zamierzeniami p. Ministra, a co najważniejsze, ma za sobą argument nieodparty, nie żąda bowiem niczego innego jak tylko wykonania obowiązujących przepisów i oparcia stosunków na normach obowiązującego prawa.

Zdajemy sobie dokładnie sprawę, że to, czego żądamy dla najmłodszych kolegów nie wyczerpuje bynajmniej wszystkich uzasadnionych i słusznych w całej pełni ich żądań, jednakże jesteśmy przekonani, że pełna realizacja naszego programu przyniosłaby im ulgę znaczną, wniosła by uspokojenie i dałaby im zdobycz bardzo cenną, t. j. pewność egzystencji i ustalenie stanowiska życiowego i służbowego. Nie posiadają tych zalet rozmaite nieprzemyślane i partaczone na kolanie bez znajomości prawa pracowniczego i bez dokładnego a rozumnego namysłu paliatywy i półśrodki, proponowane ze względów konkurencyjnych, zresztą poniewczasie, przez B. B. Z. M.

Toteż wokół naszego programu skupić się powinni wszyscy młodzi. Poparcie z ich strony jest dla powodzenia akcji naszej niezbędne. Chodzi o to, aby stanowczą swą wolą i zdecydowaną swą postawą poparli Zarząd Związku w jego usiłowaniach i aby stanęli karnie i solidarnie w szeregach organizacji do pracy nad zdobyciem dla siebie podstaw egzystencji. Poprą ich starania wszyscy bez wyjątku członkowie Związku, stanie za nimi murem cała nasza organizacja, dla której młodzi są elementem najważniejszym, decydującym o jej losach na przyszłość.

Aby to jednak było możliwe i skuteczne, trzeba wystrzegać się błędów przeszłości, i czerpać naukę z gorzkich doświadczeń, których nie szczędziła zwłaszcza młodym. Oni to dali się uwieść perspektywom protekcji i poparcia u władz i czynników postronnych, oni stanowili trzon rozłamowego związku, oni tolerowali na swej skórze wszelkie, najbardziej nawet dyletanckie poczynania i eksperymenty. W dużej mierze sami są w ten sposób współwinni swemu losowi. Czas już aby się opamiętali wszyscy, aby zrozumieli, że tylko uczciwą i prostą drogą w szeregach wolnej i niezależnej a doświadczonej i wytrawnej organizacji zdobyć mogą dla siebie to, co jest ich niezaprzeczonym a słusznym prawem.

DAWNIEJ LUDZIE BYWALI MĄDRZEJSI...

Z niedowierzaniem a często i z uśmiechem politowania przysłuchujemy się zazwyczaj opowiadaniom o „dawnych dobrych czasach", kiedy to i żyło się lepiej i ludzie bywali lepsi, mądrzejsi... Widząc dokoła siebie postęp na każdym polu nie możemy uwierzyć aby dawniej istotnie mogło być lepiej i zdaje się nam, że to opowiadający w starczym otępieniu idealizuje wspomnienia swoje z owych dawnych czasów nie mogąc przystosować się do nowych, obcych sobie warunków. Najczęściej zresztą jest tak rzeczywiście.

A jednak...

W marcowym numerze „Inżyniera kolejowego" z r. b. publikuje inż. **Stanisław Wasilewski** nadzwyczaj ciekawe uwagi o książce „inżyniera cywilnego kolei francuskich" **Emila Witha,** wydanej w r. 1854, która ukazała się w tłomaczeniu polskim **K. Danielewskiego,** urzędnika drogi żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej w roku 1856 a więc 80 lat temu p. t. **„Opis wypadków na drogach żelaznych przytrafianych z wykazem przyczyn oraz sposobów ich uniknięnia".**

80 lat istnienia i nieustannego rozwoju kolejnictwa! Mogłoby się wydawać że koleje z r. 1937 w niczym już nie są podobne do kolei z r. 1854. A jednak rozumne i nad podziw trafne uwagi autora o przyczynach wypadków zwłaszcza zaś o „sposobach ich uniknienia" nie tylko nie straciły wartości lecz zachowały w całej pełni swą świeżość i stanowią bardzo cenny i bardzo ciekawy przyczynek do dyskusji jaka się od pewnego czasu toczy na łamach prasy codziennej i fachowej na ten, zawsze aktualny i interesujący temat.

Nie sposób powtarzać na tym miejscu wszystkich wyjątków z omawianej pracy, przytoczonych przez inż. Wasilewskiego. Nie możemy się jednak powstrzymać od przedrukowania kilku ustępów szczególnie charakterystycznych z naszego punktu widzenia.

I tak, docenia autor należycie wpływ ogólnych warunków bytu personelu kolejowego na częstotliwość wypadków i pisze — jakby nam z ust wyjmując argumenty, powtarzane tylekroć w związku z ostatnimi katastrofami na P. K. P. — co następuje:

„Nie lękam się twierdzić z pewnością, że liczba wypadków zależy od usposobienia osobistego i położenia urzędników; że mniej

daleko ryzykuje się posiadając urzędników zadowolonych ze swej pozycji, aniżeli zniechęconych lub przeciążonych służbą, bo i jakąż może obudzić ufność urzędnik zdemoralizowany, niedbający o dobrą opinię swego przełożonego lub pogardzający nabytym doświadczeniem przez swoich współkolegów"...

Nie zapomina autor również o należytym traktowaniu personelu przez przełożonych i zaznacza — znowu, jak gdyby znał stosunki służbowe na P. K. P. w r. 1937 — że

„nic więcej nie obraża urzędnika, zostającego w służbie publicznej, jak obejście z nim pogardliwe; nic nie rani boleśniej, jak duma i wyniosłość, pod którymi najczęściej kryje się nieudolność".

Zauważywszy z godną podziwu wnikliwością, że jedną z przyczyn wypadków bywa „nieregularny bieg pociągów" wywołany nie rzadko przeciążeniem parowozu, proponuje autor taki środek zaradczy:

„maximum obciążenia (pociągu) nie powinno przechodzić minimum mocy parowozu; innymi słowami, należy oznaczyć ciężar jaki maszyna może prowadzić: przy najnieprzyjaźnieszych warunkach, w zimie, na największych wzniesieniach i spadkach, z największą szybkością". Wyniki tych obliczeń i prób powinny stanowić „podstawę do składania pociągów, powinne być „wypisane obok numeru porządkowego machiny i ściśle przestrzegane".

„Jakby się to przydało" — dodaje inż. Wasilewski — „niektórym seriom parowozów P. K. P., tak ponad miarę i stale przeciążanym"!

Ciekawie zapatrywano się 80 lat temu na obowiązki maszynisty w obliczu niebezpieczeństwa. Maszyniście nie wolno było

„zeskakiwać z parowozu choćby po wypełnieniu wszelkich możliwych warunków, za co surowo karany być winien. Oficjalista przekonany o godności swego powołania zginie raczej, jak żołnierz na swej pozycji śmiało stawiając czoło śmierci, której rzadko uniknie".

Dodajmy od siebie, że owo wyskakiwanie przy dzisiejszych szybkościach oraz w dzisiejszych warunkach (np. lux-torpedy) należy najczęściej do dziedziny fantazji i bodaj czy nie zagraża życiu więcej niż pozostanie na miejscu. W każdym jednak razie rozumiano 80 lat temu, że pracownik narażony na takie niebezpieczeństwo, związany tak wysokimi wymaganiami godności zawodu i poczucia obowiązku musi mieć i kwalifikacje odpowiednie i byt dostatni. To też doradza autor (w r. 1854) wybór na maszynistów

„takich tylko osób, na które by można zupełnie rachować we wszystkich razach, **ku czemu jedynym środkiem jest:** po przekonaniu się o usposobieniu **zapewnić im przyzwoitą i dostatnią nawet przyszłość, a nadto podnieść ich w hierarchii administracyjnej do rang wyższych"** (podkreślenie Red.).

Tak zapatrywali się inżynierowie kolejowi i kierownicy przedsiębiorstw kolejowych na stosunki służbowe i na warunki pracy personelu doceniając w całej pełni i z całkowitą świadomością bezpośredni związek tych spraw ze stanem bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Nie znamy dzieła inż. E. Witha w oryginale ale, sądząc z obszernych wyjątków przytoczonych przez inż. Wasilewskiego, nie widzimy bynajmniej aby rozumny i wnikliwy autor uznawał cudowną skuteczność pisania okólników, i podawania ich do wiadomości pracowników „za własnoręcznym podpisem", wzmożenia dyscypliny służbowej, zawieszenia w służbie, surowych kar dyscyplinarnych, awansowania „zasłużonych", ustawicznego spychania w dół personelu parowozowego po szczeblach hierarchii służbowej, odbierania uprawnień, rozszerzania swobody uznania przełożonych, obniżania uposażeń i zaopatrzeń emerytalnych i wszystkich tych środków i sposobów, które dziś uznane są za najwłaściwsze celem zapewnienia bezpieczeństwa i prawidłowości ruchu na P. K. P.

Rozumne rady autora nie trafiły, jak widać, do przekonania pp. inżynierom i dyrektorom, nie znalazły zastosowania w praktyce życia i odłożone zostały do lamusa starych szpargałów, z którego wygrzebano je przypadkiem i do którego zapewne niebawem powrócą nie pozostawiwszy po sobie innego śladu jak tylko chwilowe wspomnienie z dawnych, dobrych czasów...

A szkoda, bo jednak ludzie dawniej bywali mądrzejsi...

WYJAŚNIENIE

Dnia 20 kwietnia 1937 r. udzielił p. Minister Komunikacji pułk. **J. Ulrych,** w towarzystwie p. Dyr. Biura Pers. M.K. pułk. **Sadowskiego** przedstawicielom naszej organizacji audiencji, w czasie której omawiano m. i. sprawę „godzinowego".

Dokładne sprawozdanie z przebiegu tej audiencji zamieszczone zostało w Nr. 4 (264) „Maszynisty" z r. b. i tylko to sprawozdanie oficjalne oddaje wiernie przebieg dyskusji oraz treść składanych w jej toku oświadczeń.

Nieściśle natomiast przedstawia sprawę pismo opublikowane bez wiedzy i zgody Prezydium przez wywieszenie w gablotce parowozowni Kraków—Płaszów. W szczególności nie odpowiada faktom zamieszczone w tym piśmie twierdzenie jakoby **„p. Dyr. Departamentu Sadowski zaznaczył, iż obecny stan godzinowego mamy do zawdzięczenia B. Z. Z. M. i tym Związkom, które na obecnie obowiązujące stawki wyraziły zgodę".**

Twierdzenia takiego p. Dyr. Biura Pers. M. K. pułk. **Sadowski** nie wygłosił, natomiast potwierdził jedynie to tylko, że Związki: Z. Z. K., Z. Z. D. K., i B. Z. Z. M. wyraziły zgodę na skasowanie odrębnej, wyższej stawki godzinowego dla pociągów pospiesznych i motorowych — expresowych oraz na ustalenie jednolitej stawki dla wszystkich bez wyjątku pociągów pasażerskich

KAZIMIERZ KACZANOWSKI

Dnia 19 kwietnia 1937 r. zmarł w Warszawie Kazimierz Kaczanowski, redaktor „Kolejarza Związkowca", organu Z. Z. K.

Zmarły był postacią znaną powszechnie w szeregach pracowników kolejowych, poświęcił bowiem cały niemal trud swego życia pracy organizacyjnej, propagandowej i uświadamiającej wśród kolejarzy i położył w niej niemałe a cenione powszechnie zasługi.

Działalność swą wśród kolejarzy rozpoczął Kazimierz Kaczanowski jeszcze przed wojną w b. zaborze austriackim na stanowisku sekretarza klasowego związku kolejarzy na Galicję i redaktora „Kolejarza" i z tych czasów znany jest dobrze starszemu pokoleniu pracowników kolejowych w Małopolsce. Po wskrzeszeniu Państwa Polskiego staje Kazimierz Kaczanowski do pracy nad zorganizowaniem ogólnego Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych, którego jest pierwszym sekretarzem. Pracuje następnie w związku Z. Z. K. na stanowisku redaktora „Kolejarza Związkowca", biorąc ponadto czynny i twórczy udział we wszelkich ogólno - pracowniczych wystąpieniach i pracach.

W latach 1928-30 piastuje mandat poselski w tym czasie pełni z talentem i z pożytkiem dla ogółu pracowników kolejowych obowiązki referenta budżetu P. K. P. w Sejmie.

Ceniony jako wybitny, pełen temperamentu publicysta szanowany był Zmarły powszechnie, zarówno przez przyjaciół jak też i przez przeciwników za prawość swego charakteru, niezłomność przekonań i bezinteresowność osobistą.

Aczkolwiek działalność Kazimierza Kaczanowskiego obracała się ze względów oczywistych przeważnie w ramach jednego z wielu istniejących związków zawodowych pracowników

kolejowych, to jednak kierowała nią troska o dobro ogółu kolejarzy, którzy Go znali i cenili, przyjęli z prawdziwym żalem wieść o przedwczesnym Jego zgonie i zachowają Jego postać we wdzięcznej pamięci, widząc w Nim zasłużonego bojownika o sprawiedliwość społeczną i o należne sobie prawa.

Cześć Jego pamięci!

SPRAWY SŁUŻBOWE

O UPORZĄDKOWANIE STOS. SŁUŻBOWYCH PRACOWNIKÓW OBSŁUGUJĄCYCH WAGONY MOTOR.

Zmienione sposoby eksploatacji sieci kolejowej w szczególności zaś żywiołowy rozwój ruchu wagonów motorowych oraz elektryfikacja warszawskiego węzła kolejowego powołały do życia nowe, masowe gałęzie służby kolejowej.

Obowiązujące dotąd przepisy służbowe i organizacyjne pochodzą z czasu, gdy nikomu nie śniło się o trakcji elektrycznej a ruch motorowy należał do rzadkich i wyjątkowych zjawisk. Z tych względów nie ma do tej pory odpowiednich podstaw prawnych normujących stosunki służbowe personelu technicznego, zatrudnionego przy obsłudze wagonów motorowych i pociągów elektrycznych. Istnieje w tym względzie luka, która wychodzi wyraźnie na szkodę pracowników, a życie domaga się, aby warunki pracy, zaszeregowanie i t. p. zagadnienia, mające dla personelu znaczenie podstawowe, zostały co prędzej uregulowane.

Nastąpić to musi bez wątpienia już w czasie najbliższym przede wszystkim w interesie porządku służbowego, baczyć jednakże należy, aby uprawnione interesy personelu nie zostały przy tej sposobności pominięte i zlekceważone. To też Prezydium naszego Związku zwróciło baczną uwagę na wszystkie związane z tym zagadnienia, a to zarówno w dziedzinie organizacyjnej jak też i postulatowej.

Ścisły związek nowych gałęzi ze służbą parowozową, z którą związane są organizacyjnie i budżetowo oraz okoliczność, iż większość pracowników zatrudnionych przy obsłudze pociągów elektrycznych i wagonów motorowych rekrutuje się spośród pracowników parowozowych i należy do naszego Związku, nakłada na organizację naszą obowiązek sformułowania i popierania ich postulatów. Nie wolno jednakże zapominać o tym, że warunki pracy są tam nieco inne niż w służbie parowozowej i że ta odrębność musi znaleźć swój wyraz także i w dziedzinie organizacyjnej. Toteż Związek nasz przystąpił już do organizacji odrębnej sekcji motorniczych, która wzorem istniejącej już sekcji dyspozytorów parowozowni zapewni personelowi wagonów motorowych i elektrycznych należytą reprezentację w organach Związku z udziałem przedstawiciela sekcji w Zarządzie Głównym, równocześnie zaś zabezpieczy im w ramach statutowych odpowiedni stopień niezależności i prawo samodzielnego stanowienia o odrębnych jego interesach. Prace organizacyjne są w toku i zakończone będą w ciągu miesiąca czerwca, tak aby na następnym posiedzeniu Zarządu Głównego przewidywanym na lipiec r. b. mógł już wziąć udział Prezes Sekcji Motorniczych Z. Z. M.

W ramach prac organizacyjnych przewidywany jest zjazd okręgowych przedstawicieli sekcji, który zajmie się dokładnym sprecyzowaniem potrzeb i postulatów tej gałęzi służbowej. Uchwały zjazdu stanowić będą podstawę dalszej działalności Centrali Związku i wytyczą akcji naszej kierunek właściwy, zgodny z poglądami i żądaniami zainteresowanych bezpośrednio pracowników.

Aby akcji naszej, która w chwili obecnej znajduje się już w toku zapewnić należyte oparcie, apelujemy do wszystkich kolegów, zatrudnionych przy obsłudze pociągów elektrycznych i wagonów motorowych, aby skupili się w naszych szeregach, o ile dotąd tego nie uczynili i aby we własnym interesie wzięli udział osobiście i bezpośrednio w pracach organizacyjnych, prowadzonych przez Zarządy Okręgowe Z. Z. M. Zwracamy uwagę, iż obecnie właśnie, w chwili gdy toczy się walka o zasady podstawowe, mające normować warunki pracy nowych gałęzi służbowych, niezbędne jest więcej niż kiedykolwiek skupienie wszelkich wysiłków w jednym łożysku, jedność akcji i solidarność postępowania albowiem błędy, które by się obecnie popełniło, trudno będzie w przyszłości naprawić. Szczególnie zgubnym byłoby rozbicie akcji na dwa niezgodne tory i nieuniknione w tych warunkach rozbieżność żądań i postulatów. Ufamy, iż pracownicy wagonów motorowych i elektrycznych, ludzie młodzi i światli, należący do elity personelu parowozowego, ocenią sytuację jak należy i przez solidarny swój współudział w wysiłkach Z. Z. M. przyczynią się do należytego rozwiązania zagadnień decydujących o podstawowych warunkach swej pracy i uposażenia.

Jednakże nawet przy najsprawniejszej pracy nad organizacją sekcji motorniczych musi ona trwać jeszcze kilka tygodni. Tymczasem życie nie czeka, lecz narzuca cały szereg pilnych potrzeb domagających się załatwienia. To też Prezydium naszego Związku w porozumieniu z przedstawicielami personelu obsługującego wagony motorowe wdrożyło już starania o uporządkowanie postawowych zagadnień organizacyjnych nowych gałęzi służbowych w tych dziedzinach, które uznać należy za najpilniejsze i nie cierpiące zwłoki.

Do takich należy przede wszystkim zaszeregowanie personelu wagonów motorowych. To też Prezydium wystąpiło już do M. K. z dotyczącym tej sprawy memoriałem następującej treści:

„W ostatnich latach zaznaczył się bardzo intensywny wzrost ruchu wagonów motorowych na P. K. P. Wagony motorowe przejęły na siebie cały szereg zadań spełnianych poprzednio przez pociągi o trakcji parowozowej. Obsługują one pasażerski ruch pośpieszny na długich odcinkach, jak również i ruch podmiejski o krótkich przebiegach. Dzięki temu zmniejszyła się ilość pociągów prowadzonych przez parowozy w stosunku do potrzeb obecnego natężenia ruchu osobowego na P. K. P.

Do obsługi wagonów motorowych powołano i wyszkolono w poważnym i w przytłaczającym procencie pracowników parowozowych, z reguły takich, którzy posiadają już prawo samodzielnego kierowania parowozem. Od pracowników powołanych do obsługi wagonów motorowych wymagano bardzo wysokich a nawet wyjątkowych kwalifikacji, pierwszorzędnej sprawności psycho-technicznej i nienagannej pod każdym względem kwalifikacji. Po odbyciu wyszkolenia zostali pracownicy ci poddani stosownym egzaminom i obecnie spełniają funkcje, które poprzednio przypadały w udziale maszynistom i pomocnikom maszynistów.

W służbie wagonów motorowych zatrudnionych jest obecnie kilkuset pracowników we wszystkich dyrekcjach O. K. P. Tymczasem służba ta nie ma w ogóle ustalonych warunków jeśli chodzi o systemizację stanowisk i zaszeregowanie. Obowiązujące w tym względzie przepisy (Rozp. M. K. z dn. 21 stycznia 1925 Nr 405/2/25, Dz. Urz. M. K. Nr 2, poz. 7) wydane w czasie gdy ruch wagonów motorowych na P. K. P. należał do zjawisk bardzo wyjątkowych, nie mogły ze względów oczywistych należycie unormować wspomnianych zagadnień. Tabela A oraz tabela B wspomnianego rozporządzenia zna stanowisko „maszynisty wagonu motorowego I kl." i „maszynisty wagonu motorowego II kl.", żadna zaś z tych tabel nie zna w ogóle stanowiska pomocnika maszynisty wagonu motorowego. W tabeli A nie jest przewidziane ani zaznaczone zaszeregowanie maszynistów wagonów motorowych do grup uposażenia, a wobec tego nie istnieją należyte podstawy prawne do uporządkowania stosunków personalnych pracowników zatrudnionych w tej gałęzi służby.

Z tych względów panuje w tej dziedzinie najzupełniejsza dowolność, wychodząca z reguły na szkodę personelu wagonów motorowych. Z powodów oczywistych powołano do obsługi wagonów motorowych pracowników młodszych wiekiem i służbą, a po zdobyciu przez nich należytych

kwalifikacji pozostawiono ich w tym charakterze i w tych grupach uposażenia jakie posiadali poprzednio. Dla przykładu podajemy, iż spośród 33-ch ogółem pracowników zatrudnionych przy obsłudze lux-torped w Warszawie, z których 25-ciu posiada prawo samodzielnego prowadzenia wagonów motorowych i prowadzi je rzeczywiście samodzielnie jest tylko jeden maszynista I kl. w 8-ej grupie uposażenia (instruktor), jeden maszynista II kl. w 9-ej grupie uposażenia, 5-ciu pomocników maszynisty I kl. w 10-ej grupie uposażenia, 3ch pomocników maszynisty II kl. i 1 kierowca wagonu motorowego w 11-ej grupie uposażenia, 2-ch pomocników maszynistów II kl. 12-ej grupy uposażenia, pozostali zaś, w czym większość posiadająca prawo samodzielnego prowadzenia lux-torpedy — są to pracownicy stali, lub nawet czasowi, z reguły w 4-ej kategorii płacy, lub też z odpowiednią stawką płacy dziennej.

Jeśli zważymy, iż pracownicy ci spełniają funkcje przewidziane dla maszynistów wzgl. dla pomocników maszynistów na pociągach pośpiesznych, wzgl. na pociągach osobowych na liniach głównych — musimy uznać, iż obecny stan rzeczy co do zaszeregowania wspomnianych pracowników do grup uposażenia jest nieodpowiedni nie tylko ze względu na charakter pełnionych przez nich funkcji, lecz także i ze względów budżetowych oraz normizacyjnych, które uzasadniają niewątpliwie zaszeregowanie omawianej kategorii pracowników do właściwych, a wyższych niż istniejące faktycznie grup uposażenia.

Wychodzimy z założenia, iż zaszeregowanie pracowników obsługujących wagony motorowe powinno być analogiczne, jak zaszeregowanie maszynistów parowozowych. Na tej podstawie pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kierowców wagonów pośpieszno - motorowych winni posiadać tytuł maszynistów wagonów motorowych I kl. i zaszeregowanie do 8-ej grupy uposażenia, kierowcy wagonów motorowych obsługujących ruch podmiejski powinni posiadać tytuł maszynistów wagonów motorowych II kl. w 9-ej grupie uposażenia, zaś zaszeregowanie pomocników maszynistów wagonów motorowych winno być unormowane analogicznie, jak to ma miejsce w stosunku do pomocników maszynistów parowozowych. Ponad to powołując się na złożony równocześnie w M. K. memoriał nasz o uporządkowaniu gospodarki personalnej, wyrażamy przekonanie, iż w służbie wagonów motorowych nie powinni być pod żadnym pozorem zatrudniani pracownicy stali lub czasowi, lecz, że stanowiska te z uwagi na ich charakter, oraz na związaną z nimi poważną odpowiedzialność, obsadzane być powinny wyłącznie przez pracowników etatowych, a uzupełniane przez przyjmowanie „praktykantów" i że w tym celu należy przyznać pracownikom zatrudnionym w tej służbie stosowne dla nich stanowisko oraz właściwy charakter służbowy.

Unormowanie stosunków personalnych w służbie wagonów motorowych uważamy za sprawę pilną i niecierpiącą zwłoki i przekonani jesteśmy, że powinna ona być załatwiona niezwłocznie i niezależnie nawet od zapowiedzianych już dawno, a odwlekających się stale przepisów, dotyczących ogólnej systemizacji stanowisk. Wzmagająca się intensywność ruchu motorowego wymaga, zdaniem naszym, w interesie służby, bezzwłocznego unormowania tytułów służbowych, oraz zaszeregowania personelu.

Z tych względów, zwracamy się do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o przyznanie pracownikom zatrudnionym w służbie wagonów motorowych stosownych tytułów służbowych, oraz odpowiedniego zaszeregowania w myśl wyszczególnionych powyżej dokładnie propozycji".

OBSŁUGA ZWROTNIC NA TORACH TRAKCYJNYCH

Pomysłowość oszczędnościowa na P. K. P. jest bujna i niewyczerpana choć przy tym równocześnie dziwnie jednostronna i krótkowzroczna. Za najskuteczniejszy i najbardziej właściwy środek w tym celu uchodzi nadal, tak jak i dotąd redukowanie personelu i przerzucanie obowiązków na pozostałych pracowników. Z reguły chodzi o doraźny, byle tylko dość wydatny efekt oszczędnościowy przy czym względów bezpieczeństwa i prawidłowości ruchu nie bierze się wogóle pod uwagę, albowiem nie wprowadzono jeszcze, niestety, zwyczaju pociągania administracji kolejowej do odpowiedzialności za katastrofalne częstokroć skutki jej zarządzeń.

Na przykładach poważniejszych wypadków kolejowych pouczają władze P. K. P. gorliwie, co należy czynić, a czego unikać, aby wypadki podobne nie powtarzały się w przyszłości. Drukuje się w tym celu sążniste okólniki i zarządzenia w Dziennikach Zarządzeń Dyrekcyj i prowadzi się stosowne pouczenia — wszystko to jednak odnosi się tylko do personelu służby wykonawczej. Wysokie władze nie tylko nie czerpią stąd żadnej nauki ani żadnych wskazówek dla własnych poczynań, lecz nawet wyraźnie lekceważą wszelkie w tym względzie doświadczenie.

Pamiętamy zapewne wszyscy wypadek, który zdarzył się w dn. 17. VIII.1937 w st. Wilno i pociągnął za sobą śmierć kilku osób, w tej liczbie członka naszego Związku ś. p. kol. Józefa **Kunickiego.** Pod zarzutem spowodowania tego wypadku odpowiadało przed sądem i Komisją Dyscyplinarną kilku pracowników parowozowych, których ukarano dotkliwie i surowo. Niemniej jednak w świetle przewodu sądowego i dyscyplinarnego nie ulega najmniejszej wątpliwości, iż właściwą przyczyną tej katastrofy jest usunięcie fachowej obsługi zwrotnic na torach trakcyjnych i nałożenie obowiązku ustawiania tych zwrotnic na personel parowozowy. Zdarzyło się wskutek tego, że pomocnik prowadzący parowóz pod nieobecność maszynisty nie zdołał wskoczyć na będący w ruchu parowóz po przełożeniu zwrotnicy a „dzika lokomotywa" pozostawiona sama sobie przejechała całą stację i zderzyła się na szlaku z nadjeżdżającym pociągiem.

Podkreślano w sądzie, że związek nasz zwracał wielokrotnie na piśmie uwagę właściwych władz kolejowych na możliwość wypadków na tym tle i stwierdzono, że administracja puszczała te uwagi mimo uszu i dalej robiła swoje.

Zdawało by się że taki tragiczny w swych skutkach przykład poskutkuje i że niebezpieczne zarządzenie będzie uchylone. Do takiego wniosku uprawniało nas w pewnym stopniu także i stanowisko p. Dyr. Kolei w Wilnie ujawnione na audiencji udzielonej przedstawicielom naszego Związku dnia 20.XII 1936 r.

Tymczasem mamy do zanotowania z terenu Dyrekcji wileńskiej nowe zarządzenie tej samej treści, tym razem dotyczące stacji Brześć n/Bugiem. Z mocy decyzji Wydziału Mechanicznego tej Dyrekcji z dn. 1.XII.1936 Nr. II/6/21/65 usunięto zwrotniczych z torów trakcyjnych i z torów składu opałowego tej stacji a nadto i z torów samej parowozowni. Drużyny parowozowe zmuszone są zatem obsługiwać same wszystkie zwrotnice na całej drodze przejazdu począwszy od parowozowni aż do torów stacyjnych i odwrotnie. A zwrotnic tych jest nie mało, ruch w parowozowni jest silny, sytuacja bynajmniej nie prosta, lecz przeciwnie, dość skomplikowana. W dodatku czas jazdy jest krótki, wskutek czego przestawienie zwrotnic odbywać się musi zawsze w pośpiechu, a w porze nocnej, w braku należytego oświetlenia, ponadto po omacku.

Drużyny parowozowe nie mogą wziąć na siebie odpowiedzialności za prawidłowość i bezpieczeństwo ruchu w tych warunkach. Przede wszystkim obsługiwanie zwrotnic nie należy do zakresu ich obowiązków i żadna z obowiązujących instrukcyj nie przewiduje możności powierzania im tej pracy.

Co, więcej, w okręgach zachodnich i południowych istnieje i jest przestrzegany stanowczy zakaz obsługiwania zwrotnic przez personel parowozowy, co jest zupełnie zrozumiałe, rozumne i godne naśladowania, albowiem odpowiedzialne funkcje od których zależy bezpieczeństwo winne i mogą być spełniane należycie tylko przez personel fachowo wyszkolony i doświadczony.

Ponadto usunięcie specjalnej fachowej obsługi pociąga za sobą także i zupełne zaniedbanie utrzymania zwrotnic w stanie prawidłowej sprawności technicznej. Zwrotnice nie są oświetlane ani oczyszczane np. w po-

rze zimowej ze śniegu i lodu, a w porze letniej z zakrzepłych i zakurzonych smarów, to też często są rozregulowane, ich iglice nie dolegają szczelnie do szyny a wskaźniki nie odpowiadają rzeczywistemu położeniu zwrotnicy. Nie sposób zatem aby drużyny parowozowe mogły podołać włożonym na nie obowiązkom z tą dozą pewności i precyzji jaka jest z uwagi na prawidłowość i bezpieczeństwo ruchu niezbędna.

Po za tym obowiązek obsługiwania zwrotnic przez drużyny parowozowe nie da się pogodzić harmonijnie z innymi obowiązkami tych drużyn zwłaszcza, iż na, wynikające z brzemienia tych przepisów, ceremonie niema z reguły czasu. Nie wolno uruchomić parowozu pod nieobecność pomocnika, a zatem maszynista musi przed każdą zwrotnicą zatrzymać parowóz, wysłać pomocnika, celem przełożenia zwrotnicy, zaczekać na jego powrót i dopiero jechać dalej. Ceremonia ta powtarza się przed każdą niemal zwrotnicą, a skutek z tego taki, że albo opóźnia się ponad miarę i potrzebę dojazd do torów stacyjnych czy też do parowozowni, albo też drużyna w trosce o dobro służby pomija obowiązujące przepisy i pracuje tak aby nie opóźnić pociągu, narażając się na surową odpowiedzialność służbową i sądową w razie możliwego wypadku. Nie wspominamy już o tym, że wskutek rozregulowania zwrotnic parowóz, zwłaszcza w porze nocnej, nie zawsze jedzie tam gdzie go drużyna chce skierować, co w najlepszym wypadku powoduje konieczność cofania parowozu, a łatwo spowodować może groźne w skutkach zderzenie z innym parowozem.

Z tych założeń wychodząc wystąpiło Prezydium Z. Z. M. do M. K. z odpowiednim memoriałem prosząc o uchylenie wspomnianych zarządzeń DOKP Wilno i o przywrócenie obsługi zwrotnic na torach trakcyjnych i składu opałowego stacji Brześć n/B przez fachowy personel. Że zaś podobne przykłady bywają zaraźliwe i chętnie są naśladowane przez inne Dyrekcje, prosiło Prezydium równocześnie o wydanie obowiązującego powszechnie zakazu powierzania obsługi zwrotnic personelowi parowozowemu.

Mamy nadzieję, że tym razem ostrzeżenie nasze nie będzie zlekceważone i że memoriał naszego Związku zostanie przez M. K. w całej pełni uwzględniony.

ŁĄCZENIE UPRAWNIEŃ EMERYTALNYCH PRACOWNIKÓW UMYSŁOWYCH

Od dn. 1 stycznia 1928 istnieje, jak wiadomo powszechny obowiązek ubezpieczenia pracowników umysłowych na wypadek śmierci, starości i niezdolności do pracy. Obowiązkowi temu podlegają m. in. także i tacy pracownicy kolejowi należący do kategorii pracowników umysłowych, których stosunek służbowy nie ma charakteru publiczno - prawnego, lecz opiera się na umowie prywatnej (kontraktowi). Wśród nich znajduje się wzgl. znajdowała się także i pewna ilość pracowników parowozowych (kontraktowi maszyniści i pomocnicy masz. I kl.).

Z chwilą gdy pracownik taki uzyskiwał nominację na stanowisko etatowe lub zaliczenie w poczet pracowników stałych i nabywał w ten sposób prawa emerytalne według obowiązujących na P. K. P. przepisów — ustawał obowiązek ubezpieczenia takiego pracownika w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych, ale, w braku regulujących tę sprawę przepisów, okres poprzedniego ubezpieczenia nie podlegał zaliczeniu do wysługi emerytalnej kolejowej.

Ostatnio, w Dzienniku Ustaw R. P. Nr 11 z r. 1938 poz. 76 ukazało się Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 29 stycznia 1937 r., które, w wykonaniu obowiązujących ustaw o ubezpieczeniu pracowników umysłowych oraz o ubezpieczeniu społecznym, normuje sposób wzajemnego przekazywania składek emerytalnych pomiędzy Zakładem Ubezpieczeń Społecznych i t. zw. intytucjami zastępczymi m. i. P. K. P. i umożliwia tą drogą łączenie uprawnień emer. w szczególności zaś zaliczenie okresu ubezpieczenia prac. umysł. do wysługi emer. na P. K. P. lub odwrotnie.

Rozporządzenie postanawia, iż w wypadku, gdy pracownik ubezpieczony w myśl rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych przechodzi do zatrudnienia uzasadniającego wyłączenie od tego ubezpieczenia, a więc n. p. gdy pracownik umysłowy kontraktowy uzyska stanowisko etatowe — Z. U. S. obowiązany jest przekazać jego składki przedsiębiorstwu P. K. P., które za to zalicza pracownikowi do wysługi emer. wszystkie miesiące, za które składki zostały przekazane. Ta sama reguła obowiązuje jeśli n. p. pracownik etatowy P. K. P. opuszcza służbę kolejową i nie otrzymując emerytury ani odprawy przechodzi przed upływem wskazanych w rozporządzeniu terminów np. do służby pocztowej lub do innego zatrudnienia uzasadniającego ubezpieczenie go według przepisów ubezpieczeniu pracowników umysłowych. Rozporządzenie zawiera szczegółowe postanowienia normujące wysokość składek, które winny być przekazane, sposób zaliczania wysługi, okres najdłuższej dopuszczalnej przerwy i t. d. Weszło ono w życie z dniem 19 lutego 1937 r. z mocą obowiązującą w stosunku do wszystkich przypadków, uzasadniających przekazanie składek, które zaszły od dnia 1 stycznia 1928 r.

Praktyczna wartość omawianego rozp. dla służby parowozowej polega w chwili obecnej na tym, iż pracownicy kontraktowi, którzy byli ubezpieczeni jako pracownicy umysłowi w Z. U. S., następnie zaś otrzymali lub otrzymają etat wzgl. ustalenie będą mieli prawo zaliczenia okresu ubezpieczenia do wysługi emer. na P. K. P. Dotyczy to zarówno pracowników w służbie czynnej jak też i emerytów.

Celem realizacji tego uprawnienia należy zawiadomić właściwą Dyrekcję O. K. P. w jakim czasie dany pracownik należał do ubezpieczenia i prosić o zgłoszenie wniosku o przekazanie składek.

Bliższych wyjaśnień w tej sprawie udziela członkom Związku na żądanie referat prawny Centrali Z. Z. M.

Nadmieniamy dla uniknięcia nieporozumień, iż omawiane rozporządzenie dotyczy tylko przekazywania składek uiszczonych na zasadzie przepisów o ubezpieczeniu pracowników umysłowych i tylko za okres nie wcześniejszy niż od 1. 1. 1928, nie ma natomiast zastosowania do składek uiszczanych z tytułu powszechnego ubezpieczenia społecznego pracowników fizycznych.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

JANIK PIOTR

MASZYNISTA PAROWOZOWNI TARNOWSKIE GÓRY

zginął śmiercią maszynisty jako ofara obowiązku dnia 19.III.1937 r. w st. Karsznice

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI!

Niniejszym składamy serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę ś. p. mężowi i ojcu naszemu, Piotrowi Janikowi, maszyniście par. Tarnowskie góry, w szczególności zaś przedstawicielom władz P.K.P. na czele z p. inż. Kordulasińskim, Zarządowi Głównemu Z. Z. M.

ŻĄDAMY DOSTARCZENIA INSTRUKCJI R 1 W WYCIĄGU PRZYSTOSOWANYM DO POTRZEB SŁUŻBY PAROWOZOWEJ!

w osobie sekretarza gen. p. Stanisława Spyta, Zarządowi Okręgowemu w Katowicach, Zarządom Kół Z. Z. M. i członkom tegoż Związku, kolegom Zmarłego.

Zarządom kół Z. Z. M. Tarnowskie Góry i Karsznice, w szczególności zaś pp. Prezesom: Tyczce i Kamińskiemu, składamy wyrazy szczególnej wdzięczności za zajęcie się sprowadzeniem zwłok z miejsca wypadku do Tarnowskich Gór i za zajęcie się urządzeniem pogrzebu.

Tarnowskie Góry w kwietniu 1937 r.

Magdalena Janikowa
z córkami.

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDIUM ZWIĄZKU

Dnia 5.III.1937 r. — w D. O. K. P. Radom w sprawie etatów, awansów i starszeństwa. Obecny: **Siadak.**

Dnia 8.III.1937 r. — M. K. w sprawie przemianowania czasowych i stałych pomocników na praktykantów, lub też na etat oraz w sprawie pominiętego przy awansowaniu w D. D. K. P. Poznań w roku 1929 personelu parowozowego. Obecni: **Siadak, Spyt, Lewandowski Mieczysław, Bayer Marian, Wybieralski Ludwik,**—z Poznania, i **Fraszczak Jan** z Ostrowa.

Dnia 19.III.1937 r. — w D. O. K. P. Toruń w sprawie przesiedlenia kol. Motulskiego. Obecni: **Siadak** i **Hernet.**

Dnia 22.III.1937 r. — u p. Naczelnika Parowozowni Jasło w sprawie czasu pracy, nakładania kar i t. p. Obecni: **Siadak, Szymonek, Powtak Stanisław** i **Krzyżowski Józef** z Jasła.

Dnia 2.IV.1937 r.—w M. K. w sprawie godzinowego, ryczałtu dla maszynistów instruktorów, oraz w sprawie osobistej kol. Galickiego Stanisława z Iłowa. Obecni: **Siadak, Spyt, i Lisiewicz.**

Dnia 9.IV.1937 r. — w D. O. K. P. Radom w sprawie podwójnej obsady parowozów pociągowych oraz w sprawie przeniesień drużyn parowozowych z Kowla do Sarn. Obecni: **Siadak, Jóźwicki, Kraszewski Gustaw** z Kowla, **Kołton Jan** z Lublina.

Dnia 9.IV.1937 r.—w M. K. w sprawie godzinowego, osobistej kol. **Wudkowskiego** z Warszawy - Głównej, oraz w sprawie ulg przejazdowych na kolejach innych państw. Obecni: **Spyt.**

Dnia 15.IV.1937 r. — w D. O. K. P. Warszawa w sprawie obliczania godzinowego. Obecni: **Spyt, Makiewicz** i **Drążkiewicz** z Łodzi.

Dnia 20.IV.1937 r. — u Pana Ministra Komunikacji w sprawie godzinowego, w sprawie półtorakrotnego zaliczania czasu służby parowozowej do wysługi emerytalnej, podwyższenia odszkodowań na nieszczęśliwe wypadki, zaliczenia czasu służby wojskowej w byłych państwach zaborczych do wysługi emerytalnej, przepisów instrukcji R. 1, ryczałtów dla maszynistów - instruktorów; — przemianowania czasowych i stałych na praktykantów lub na etat. Obecni: **Siadak, Pruszyński, Spyt, Hernet, Lisiewicz, Kuczkowski i Bartuś.**

Dnia 24.IV.1937 r. — u p. Naczelnika Parowozowni Ostrów Wlkp. w sprawie czasu pracy, etatów, awansów i t. p. Obecni: **Siadak, Sporny, Rudowicz Stanisław, Posiłek Leon i Frąszczak Wawrzyn** z Ostrowa.

Dnia 30.IV.1937 r. — w D. O. K. P. Kraków w sprawie nakładania kar na drużyny parowozowe oraz warunków pracy w poszczególnych parowozowniach. Obecni: **Spyt, Szymonek Edmund, Kowalczyk Rudolf, Bäcker Franciszek i Stasicki Marian.**

Dnia 7.V.1937 r.— w M. K. w sprawie godzinowego, przydzielenia trzeciaków, przemianowania czasowych i stałych w służbie parowozowej i motorowej. Obecni: **Siadak, Spyt i Pruszyński.**

Dnia 12.V.1937 r. — u Dyrektora Departamentu Personalnego M. K. p. pułk. Sadowskiego w sprawie przepisów o starszeństwie służbowym, oraz w sprawie zmiany dotychczasowego systemu godzinowego: Obecni: **Siadak, Pruszyński.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDIUM ZWIĄZKU

Dnia 9.III.1937 r. Zebranie Koła Bielsko — kol. **Spyt.**

Dnia 14.III.1937 r. Zebranie Koła Wołkowysk — kol. **Siadak.**

Dnia 17.III.1937 r. Zebranie Koła Ostrołęka — kol. **Lisiewicz.**

Dnia 18.III.1937 r. Zebranie Koła Gdynia — kol. **Siadak.**

Dnia 18.III.1937 r. Zebranie Koła Sompolno — kol. **Pruszyński.**

Dnia 20.III.1937 r. Zebranie Koła Rzeszów — kol. **Spyt.**

Dnia 21.III.1937 r. Zebranie Koła Nowy Sącz — kol. **Siadak i Lisiewicz.**

Dnia 21.III.1937 r. Zjazd Okręgu Katowickiego — kol. **Spyt.**

Dnia 22.III.1937 r. Zebranie Koła Jasło — kol. **Siadak.**

Dnia 23.III.1937 r. Zebranie Koła Piotrków — kol. **Siadak, Lisiewicz i Dr. Żuniak.**

Dnia 7.IV.1937 r. Zebranie Koła Dziedzice — kol. **Lisiecki.**

Dnia 8.IV.1937 r. Zebranie Koła Lublin — kol. **Siadak i Pruszyński.**

Dnia 14.IV.1937 r. Zebranie Koła Rybnik — kol. **Spyt.**

Dnia 21.IV.1937 r. Zebranie Koła Lwów — kol. **Siadak, Pruszyński i Lisiewicz.**

Dnia 24.IV.1937 r. Zebranie Koła Ostrów — kol. **Siadak.**

Dnia 25.IV.1937 r. Zebranie Koła Dębica — kol. **Spyt.**

Dnia 2.V.1937 r. Zebranie Koła Kutno — kol. **Spyt i Lisiewicz.**

Dnia 6.V.1937 r. Zjazd Okręgu Krakowskiego — kol. **Pruszyński, Spyt i Lisiewicz.**

Dnia 9.V.1937 r. Zjazd Okręgu warszawskiego — kol. **Pruszyński i Spyt.**

Dnia 10.V.1937 r. Zjazd Okręgu poznańskiego — kol. **Siadak, Spyt i Dr. Żuniak.**

PODZIĘKOWANIA

Składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Związku Zaw. Maszynistów Kol. za udzielenie Henrykowi Bentkowskiemu, synowi ś. p. Władysława Bentkowskiego, b. członka Z. Z. M., zapomogi szkolnej.

Cz. Bentkowski.

Piotrków dn. 13.4.1937.

Pismem z dnia 30.III.1937. zawiadomiła mnie Dyrekcja Okr. Kolei Państwowych we Lwowie, że na skutek mego odwołania z dnia 13.II. 1934 ustalono mi zasiłek wyrównawczy w myśl zarządzenia M. K. z dnia 23.II.1934. Nr. P. U. II. 170/2/34 z uwzględnieniem trzech dodatków ekonomicznych, a w ślad za tym w najbliższym czasie wypłaci mi Dyrekcja O. K. P. potrąconą kwotę zł. 1.398,60 z tytułu przypisanego do zwrotu dodatku ekonomicznego, oraz kwotę 30 zł. tytułem różnicy między pierwotnie ustalonym a przysługującym w mies. lutym 1934 zasiłkiem wyrównawczym.

Ponieważ korzystne załatwienie mego odwołania zawdzięczam P. T. Związkowi, a przede wszystkim osobistym interwencjom i staraniom kol. Prezesa, przeto poczuwam się do miłego obowiązku podziękować tak własnym imieniem, jak też w imieniu mojej żony i dzieci Zarządowi Z. Z. M., a w szczególności kol. Prezesowi, za przychylne poparcie mojej sprawy.

Z poważaniem
Mymochód Jan
Czortków.

Składam serdeczne podziękowanie p. Drowi Żuniakowi za udzieloną mi pomoc prawną i zarządowi Głównemu Z. Z. M. za skuteczne poparcie starań moich o podwyższenie zaopatrzenia emerytalnego oraz o zwrot kosztów leczenia w szpitalu.

Piotrków, w maju 1937 r.

Kamiński Józef
emer. pom. masz. par. Piotrków

Zarząd Koła Miejscowego Z. Z. M. w Nowym Sączu składa w imieniu własnym oraz w imieniu ogółu członków Koła serdeczne podziękowanie zasłużonemu dla naszej organizacji kol. **Klehrowi Rudolfowi** za wieloletnie, bezinteresowne prowadzenie biblioteki koła, życząc mu przy sposobności miłego i spokojnego wypoczynku po długoletniej pracy zawodowej i społecznej.

DOMAGAMY SIĘ UDZIELANIA AWANSÓW WEDŁUG PORZĄDKU STARSZEŃSTWA!

STAN MAJĄTKOWY

Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce na dzień 31 grudnia 1936 r.

Stan czynny:		Stan bierny:	
Kasa	zł 3.227,87	*Fundusz Odpraw Emerytalnych*	zł 225.765,08
Banki	„ 94.322,96	*Fundusz Kasy Pogrzebowej*	„ 144.857,73
Papiery proc.: Obligacje Pożyczki Narodowej i Inwest.	„ 6.000,—	*Fundusz Kasy Pośmiertnej*	„ 82.925,82
Udziały: w Bankach Spółdzielczych i Spółdzielniach Maszynistowskich	„ 13.000,—	*Fundusz Zapomóg Szkolnych dla sierot po m-stach*	„ 777,92
Nieruchomości	„ 1.009.724,16	*Fundusz Rezerwowy*	„ 100.000,—
Ruchomości	„ 71.701,84	*Fundusz Nieruchom.*	„ 433.370,08
Weksle w portfelu	„ 1.015,—	*Fundusz Amortyzac.*	„ 82.545,22
Dłużnicy	„ 149.384,05	*Wierzyciele*	„ 64.003,61
		Długi hipoteczne	„ 214.130,42
	zł 1.348.375,88		zł 1.348.375,88

Przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej:
(—) E. Janus.
Członkowie Głównej Komisji Rewizyjnej:
(—) F. Królikowski.
(—) J. Maciejewski.

Skarbnik Związku: *(—) J. Lisiewicz.*
Prezes Związku: *(—) W. Siadak.*
Księgowy: *(—) A. Walewski.*

ków za cenną ofiarę w postaci 14 oprawnych książek dla biblioteki Koła.

Za Zarząd Koła
sekretarz (—) **Czystowski**
przewodniczący (—) **Jabłonowski**

SPROSTOWANIE

W części nakładu Nr. 3 (263) „Maszynisty" z r. b. w dziale „Życie Związkowe" w art. p. t. „Składki na F.O.N." podano wskutek omyłki drukarskiej, iż ofiarę na F. O. N. w sumie zł. 409 gr. 11 złożyli członkowie koła **Z. Z. K.** w Dziedzicach. Niniejszym prostujemy tę omyłkę zaznaczając, że wiadomość odnosi się oczywiście do Koła **Z. Z. M.** w Dziedzicach.

Pamiętaj o regularnym opłacaniu składek!

Inicjatorom i uczestnikom uroczystości pożegnalnej urządzonej dla mnie dn. 24.IV. b. r. z okazji swego odejścia na emeryturę składam tą drogą serdeczne podziękowanie. W szczególności dziękuję p. Zawiadowcy par. Grodno J. Nowakowskiemu, za wzięcie udziału w uroczystości i wygłoszenie przemówienia, p. Ciecierskiemu i członkom Z. Z. M. za urządzenie uroczystości wszystkim zaś kolegom z par. Grodno za uczestnictwo w wieczorze i za wręczenie mi upominku. Zapewniam, iż wieczór ten pozostanie mi na zawsze w pamięci jako najcenniejsza chwila wspomnień z okresu długoletniej mojej pracy zawodowej i społecznej.
Grodno w maju 1937 r.

Antoni Rusiecki
emer. masz. par. Grodno

Składam tą drogą serdeczne podziękowanie p. Mec. Wacławowi **Zaczyńskiemu** z Warszawy za gorliwą i skuteczną obronę przed sądem Okręgowym w Wilnie w procesie „dzikiej lokomotywy".

Równocześnie dziękuję Zarządowi Centralnemu Z. Z. M. za udzielenie mi pomocy prawnej a Prezesowi Okr. Wileńskiego Z. Z. M. kol. **Piątkowskiemu** i Członkowi Zaw. Okr. kol. **Maciejewskiemu** za życzliwość koleżeńską, tudzież za pomoc i opiekę, którą okazywali żonie mojej w czasie mego uwięzienia.

Markowicz Bolesław
masz. par. Wilno.

Zarząd Koła Z. Z. M. w Piotrkowie składa niniejszym serdeczne podziękowanie kol. **Władysławowi Szadkowskiemu** emer. masz. par. Piotr-

DOM MASZYNISTY
NAD POLSKIM MORZEM

Gdynia, ul. Szczecińska nr 12-a (Działki Leśne)

Adres Zarządu: Władysław Wierzbicki, Gdynia, ul. Szczecińska nr 4.

Miejsca noclegowe w 2- i 3-osobowych pokojach z urządzeniem i pościelą, dla członków Z. Z. M. i ich rodzin.

CENNIK: *dla członków Z. Z. M. i ich najbliższej rodziny* (żona, dzieci):
a) w ciągu pierwszych 7 dni po zł 1 za łóżko na dobę.
b) w ciągu następnych 7 dni po zł 0,75 na łóżko na dobę.
Dla innych członków rodziny i osób postronnych ceny podwójne.

Miejsca zajmować wolno najdłużej przez dni 14. Członkowie Z. Z. M. i ich rodziny mają bezwzględne pierwszeństwo.

Z uwagi na ograniczoną ilość miejsc należy bezwarunkowo zamawiać je listownie w Zarządzie domu pod wskazanym w nagłówku adresem. Przyjeżdżać dopiero po otrzymaniu odpowiedzi, że miejsce zostało zarezerwowane.

UWAGA: Ponieważ do Zarządu Domu zgłaszają się żony i dzieci pracowników parowozowych, które nie mogą udowodnić, że ich mąż wzgl. ojciec jest członkiem Związku i ma prawo korzystania z urządzeń związkowych, zwracamy uwagę, że prawo pierwszeństwa w przydziale miejsc i korzystania z uprawnień służących członkom Z. Z. M. przyznawane będzie odtąd tylko tym członkom rodziny, którzy wykażą się pisemnym zaświadczeniem Zarządu właściwego Koła, że ich mąż (ojciec) jest członkiem Z. Z. M. *i wkładki opłaca regularnie.*

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250,—, ½ strony — zł. 150,—, 1/3 strony — zł. 100,—, 1/4 strony — zł. 85,—, 1/8 strony — zł. 50,—, 1/16 strony — zł. 30,—.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugenjusz Pruszyński**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15